

Bretagne, Finistère
Crozon

Ecart du Fret (Crozon)

Références du dossier

Numéro de dossier : IA29004077

Date de l'enquête initiale : 2006

Date(s) de rédaction : 2006

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Inventaire du patrimoine maritime de Crozon Roscanvel Camaret Clohars-Carnoët Larmor-Plage et Sené

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : écart

Appellation : Le Fret

Parties constituantes non étudiées : maison

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Références cadastrales :

Historique

L'écart du Fret est situé sur le littoral nord de la commune de Crozon. C'est en fait un petit port implanté au fond d'une anse aux eaux profondes (l'anse du Fret), abritée à l'ouest par l'Île Longue et largement ouverte sur la partie méridionale de la rade de Brest. Le site est constitué d'une lagune barrée par un cordon de galets située en arrière d'un pointement rocheux sur lequel s'est établi le port. Dans la première moitié du 19^e siècle, le lieu ne compte qu'une dizaine d'habitations. La population se concentre dans le petit hameau rural de Kervéden, au-dessus du Fret. Lors du recensement de 1926, Le Fret a 148 habitants. Les hommes sont pêcheurs ou commerçants. En 1954, sa population atteint 184 personnes et les actifs travaillent alors essentiellement dans le commerce et à l'arsenal de Brest. Aujourd'hui, la population du Fret peut être estimée à une centaine d'habitants. Le site portuaire n'a pratiquement plus d'activité et n'est faiblement animé que durant la belle saison, au moment de l'arrivée du bateau assurant la liaison quotidienne avec Brest. Depuis la fin du 18^e siècle (date de création du port militaire de Brest), Le Fret est totalement dans l'orbite du grand port militaire du Ponant qui s'y approvisionne en farine et en chaux (gisements affleurants de calcaire aux alentours). En retour, il expédie les marchandises indispensables aux habitants de la presqu'île (bois, charbon...). A partir du milieu du 19^e siècle et jusqu'au milieu du 20^e siècle, Le Fret devient un port à part entière et non plus un simple lieu de transbordement, comme c'était le cas jusque-là, car l'économie de la presqu'île s'est développée et diversifiée. Le Fret assure alors pendant un siècle (1850-1950) une triple fonction portuaire de cabotage, de pêche et de transport de passagers. Port de cabotage : le Fret reçoit des blés importés de Brest et réexpédiés sous forme de farine après transformation des grains par les moulins des alentours (moulins à vent principalement et moulin à marée du Fret). Le Fret continue à importer des produits pour la consommation des habitants de la presqu'île (bois, houille, alcool, sel...). En retour, sont exportés des grains, des pommes de terre et du poisson. Port de pêche : la pêche de la sardine et la drague des huîtres dans la rade prennent à cette époque une place prépondérante dans l'activité du port. Port de transport de passagers : au Fret, les touristes débarquent de plus en plus nombreux. Ils arrivent de Brest et se dirigent vers Morgat et secondairement Camaret. Débarquent également des militaires (personnel des forts et batteries) et des maçons, pour la construction des infrastructures militaires et portuaires qui se multiplient. Dans la seconde moitié du siècle, pour faire face au trafic, des lignes régulières de vapeurs relient Brest au Fret. C'est à cette époque qu'une cale, des quais et un môle sont réalisés. Au début 20^e siècle, le port connaît son apogée. Les pêcheurs locaux se lancent dans des pêches plus rémunératrices : celle de la langouste et de la coquille Saint-Jacques. Le Fret devient aussi un port de construction navale réputé : quatre chantiers sont en activité localement et se spécialisent dans la construction de langoustiers et de coquilliers (à mettre également en relation avec l'essor de la pêche à Camaret).

Enfin, l'intérêt économique du port de transbordement du Fret pour la presqu'île est affirmé en 1923 avec l'arrivée du chemin de fer sur les quais (ligne de Châteaulin-Camaret), pour assurer les exportations de la production agricole (grains, pommes de terre), de la pêche et surtout pour faciliter les communications lors de la période estivale. Aujourd'hui, Le Fret est endormi et le site ne connaît qu'un léger regain d'activité lors de la saison touristique. Les difficultés d'accostage à marée basse de vives eaux limitent le développement du trafic de passagers. Pourtant, sur le plan patrimonial, cet écart présente un intérêt notable car une partie des héritages de son histoire maritime est encore visible et, dans l'ensemble, ceux-ci sont peu remaniés (gare, villas, hôtels, infrastructures portuaires, digue et écluse de l'ancien moulin à marée). D'autres héritages sont en sursis, comme les cabanes du dernier chantier naval en place (chantier Stipon) et le cimetière de bateaux du sillon.

Période(s) principale(s) : 18e siècle, 19e siècle, 20e siècle

Description

Malgré sa modestie, l'écart du Fret comprend trois zones bien distinctes (document 2) : un front portuaire, un front de mer résidentiel au nord-ouest et le sillon de galets au sud-est, sur lequel étaient installés plusieurs chantiers navals.

Éléments descriptifs

Références documentaires

Bibliographie

- BONNEAU, Marie-Françoise. **Le Port du Fret, de 1845 à nos jours**. Spezet : éd. Keltia Graphic, 1995. p. 9
- Site Internet www.infobretagne.com/crozon.htm. Consultation : décembre 2006.
- Site Internet www.insee.fr . Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Consultation : janvier 2007.

Périodiques

- CELARIE, Martine. **Les 30 années glorieuses du port du Fret. Au temps des coquilliers**. Crozon : Le Presqu'îlien, juillet-août 2000, n° 77. p. 46-47

Annexe 1

ENQUETE DE PERCEPTION DU PATRIMOINE MARITIME CULTUREL DU FRET

I DEROULEMENT DE L'ENQUETE

I-1 La collecte des données

Au Fret, l'enquête s'est déroulée entre le 25 avril et le 6 juin 2007. Cinquante personnes ont été interrogées durant cette période, à raison d'une dizaine de questionnaires par jour. L'enquête a été menée de façon aléatoire dans les commerces et lieux publics de la commune (essentiellement sur le front portuaire). Ainsi nous avons pu interroger, des personnes de différentes catégories socioprofessionnelles tels que des commerçants, employés du secteur public ou privé, artisans, sans emplois, étudiants, retraités, etc.

Les commentaires et « états d'âme » des personnes interrogées ont été consignés au fil des questionnaires.

I-2 Constitution du groupe interrogé

Les personnes qui ont été enquêtées sont des acteurs de la commune : les habitants de l'écart et ceux qui y travaillent (à l'année ou ponctuellement tels que les artisans sur les chantiers). Ainsi nous avons pu interroger, des personnes de différentes catégories socioprofessionnelles tels que des enseignants, commerçants, employés du secteur public ou privé, artisans, sans emplois, étudiants, retraités, etc. Nous avons choisi de ne pas interroger les promeneurs, afin de connaître l'opinion de ceux qui ont leur mot à dire dans la gestion, l'aménagement et l'entretien de la commune. Nous avons également interrogé quelques résidents secondaires pour avoir une idée de leur opinion sur le sujet. Ainsi, notre échantillon ne se veut pas représentatif mais va donner un ordre d'idée et des avis relativement exhaustifs sur les éléments considérés.

Composition de la population interrogée au Fret :

Résidants principaux 43 (86 %)
Travailleurs extérieurs 5 (10 %)
Résidants secondaires 2 (4 %)
TOTAL 50

A noter : le pourcentage des résidants secondaires ne correspond pas à la réalité car ils sont plus difficiles à joindre du fait de la période creuse et difficiles à identifier. Même si leur proportion est forte dans la commune, ils ne sont pas vraiment des acteurs majeurs. Le correctif a été établi avec les travailleurs extérieurs.

II DEGRE DE RECONNAISSANCE PATRIMONIALE DE LA POPULATION ENQUETEE

Afin de faire figurer les résultats de cette enquête dans les fiches d'inventaire, deux champs ont été créés : le « degré de reconnaissance patrimoniale de la population enquêtée » (DREC) et un ou des « avis de gestion selon le groupe enquêté ».

Après avoir établi ce classement des éléments les plus cités, il a fallu établir des seuils pour déterminer le degré de reconnaissance de chaque élément. Cinq degrés de reconnaissance ont été définis : presque unanimement cité, souvent cité, moyennement cité, peu cité et jamais cité :

Seuils pour le champ "Degré de reconnaissance patrimoniale par le groupe enquêté"

75 % ou plus de personnes ayant cité l'élément dans au moins une question : Presque unanimement cité

50 à 74 % de personnes ayant cité l'élément dans au moins une question : Souvent cité

25 à 49 % de personnes ayant cité l'élément dans au moins une question : Moyennement cité

1 à 24 % de personnes ayant cité l'élément dans au moins une question : Peu cité

0 personne ayant cité l'élément dans au moins une question : Jamais cité

Ainsi, au Fret, un seul élément est presque unanimement cité, il s'agit du chantier Stipon, 3 sont souvent cités (le front portuaire, le cimetière de bateaux et la Tour), six sont moyennement cités, huit sont peu cités et cinq jamais cités (voir documents 3 et 4).

III AVIS DE GESTION SELON LE GROUPE ENQUETE

La population veut que la politique de destruction actuelle s'arrête (destruction de l'Harmattan, des parcs à coquillages...). Au contraire, il faut utiliser les bâtiments existants, en encourageant la rénovation et en étant attentif à la cohérence architecturale de l'ensemble. La population propose la création d'un petit musée et d'animations sur le patrimoine maritime du Fret. La réalisation d'une promenade autour de l'étang facilitera la mise en place de visites guidées sur le patrimoine maritime naturel et culturel du Fret. Enfin, l'amélioration de l'arrivée (par route) sur le port, le nettoyage de la grève et la mise en place d'équipements, par exemple des bancs et des poubelles, sont nécessaires pour renforcer l'attrait du Fret.

Lénaïg L'Aot.

Annexe 2

Annexe 2 : **Schéma de classement des dossiers électroniques de l'écart du Fret**

Annexe 3

Annexe : **Organisation spatiale de l'écart de Morgat**

Annexe 4

Annexe : **Éléments patrimoniaux à conserver au Fret d'après la population enquêtée**

Annexe 5

Annexe : **Les enjeux de gestion dans l'écart du Fret**

Annexe 6

20082908365NUC : Fonds Géomer, Non coté.

20082908366NUC : Fonds Géomer, Non coté.

Données complémentaires

Données complémentaires architecture PATMAR

Données complémentaires architecture de l'enquête thématique régionale : le recensement du patrimoine maritime

REFC	CRO16
THPA	Transit terre/mer ; Vie des populations littorales ; Protection contre l'érosion côtière ; Activités artisanales et industrielles liées à la mer ; Activité balnéaire de loisirs et de santé
INGP	intérêt de mémoire ; intérêt paysager et pittoresque ; intérêt technique
PING	L'écart du Fret, en raison de sa faible extension et des remaniements peu nombreux, est représentatif de ce qu'étaient nombre de petits ports du Finistère au début du 20e siècle. L'urbanisation n'a en effet gagné ici ni le sillon, ni les zones avoisinantes, ni la lagune qui n'a pas été comblée (à la différence de ce que l'on observe à Camaret et à Morgat). L'intérêt majeur du site réside dans la richesse et la diversité des héritages présents (infrastructures portuaires, habitats des populations vivant de la pêche ou du cabotage, maisons de villégiature, cimetière de bateaux, ateliers de chantier naval...).
RECO	Le site du Fret possède un intérêt patrimonial spécifique autre que les seules cabanes de construction navale de son sillon, pour la défense desquelles une association a été créée dans les années 1970. Au Fret, on peut aisément mettre en évidence une structure d'urbanisation portuaire caractéristique de l'ensemble des petits ports bretons et vulnérable face aux risques de modification de l'apparence extérieure des bâtiments : - modestes constructions en pierre sur le site, datant des 17e et 18e siècles (magasins de pêche, presses à sardines) tandis que le port n'est encore que d'échouage. - implantation d'infrastructures portuaires de plus en plus imposantes à partir de la seconde moitié du 19e siècle (quai, mole, cales), accompagnées par le remaniement des maisons anciennes faisant office de petit front portuaire et par la construction d'un embryon de front de mer résidentiel au début du 20e siècle. Si la pêche et l'ostréiculture ont joué un rôle non négligeable dans l'animation du port, c'est surtout sa fonction de transit terre-mer (voyageurs à destination de Morgat, exportation de produits agricoles et de matériaux pour Brest) qui explique l'importance de son quai et de ses cales de déchargement. L'ensemble est resté quasiment dans son état du début du 20e siècle : c'est un fait presque unique. Le port du Fret est situé aujourd'hui à l'écart des grands trafics économiques et touristiques qui animent la presqu'île. Son bâti de front de mer et ses infrastructures portuaires, son cimetière de bateaux et ses cabanes du sillon pourraient être considérés comme un micro ensemble portuaire du 19e siècle à valeur pédagogique (lisibilité dans le bâti). Dans cette perspective, une attention particulière doit être portée à la rénovation des façades de front de mer, à la signalisation, au maintien des cabanes de construction navale... ces éléments étant considérés comme faisant partie d'un tout dont il faut conserver la cohérence fonctionnelle et paysagère héritée (voir document 5). Dans une même perspective, on pourrait également créer plusieurs petits sites d'informations historiques destinés à faire comprendre le fonctionnement du port à l'apogée de son activité (chantier Stipon, écluse, gare, bureau du garde maritime, Tour du Fret). L'esprit de ces recommandations est en accord avec les souhaits de la majorité des personnes interrogées sur le site du Fret en avril 2007 (se reporter aux conclusions de l'enquête de perception en annexe).

Illustrations

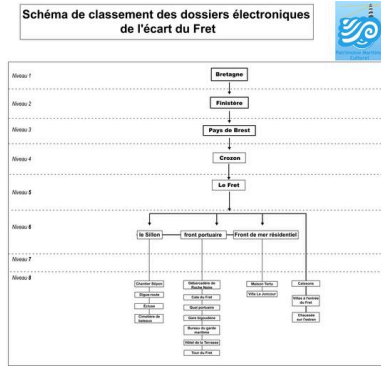
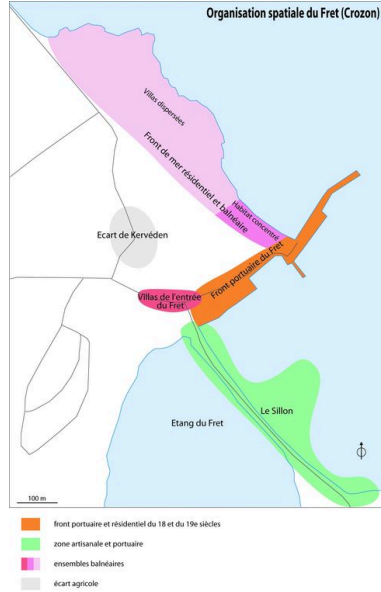


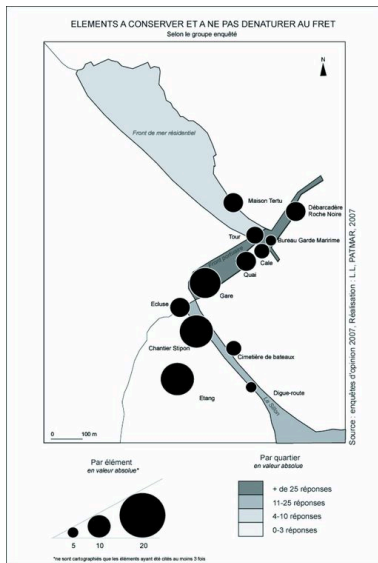
Schéma de classement des dossiers électroniques de l'écart du Fret (voir annexe 2)
Phot. Guillaume Marie
IVR53_20072908831NUC



Organisation spatiale de l'écart du Fret (voir annexe 3)
Phot. Guillaume Marie
IVR53_20072908846NUC

Eléments	Nombre de questionnaires dans les questionnaires	Pourcentage de personnes ayant répondu dans un questionnaire	Rang	DREIC
Chantier Sijon	38	76	1	Presque unanimement cité
Front portuaire	30	60	2	Souvent cité
Cimetière de bateaux	28	56	3	Souvent cité
Sillon	26	52	4	Souvent cité
Quai	20	40	5	Moyennement cité
Gare Bigoudène	20	40	5	Moyennement cité
Tour	20	40	5	Moyennement cité
Débarcadère Roche Noire	19	38	8	Moyennement cité
Calé	15	30	9	Moyennement cité
Ecluse	14	28	10	Moyennement cité
Digue-route du Sillon	11	22	11	Peu cité
Maison Tertu	9	18	12	Peu cité
Bureau garde Maritime	7	14	13	Peu cité
Bassin de décantation	5	10	14	Peu cité
Établissement Kerbrat	4	8	15	Peu cité
Front de mer résidentiel	3	6	16	Peu cité
Cassons	2	4	17	Peu cité
Hôtel de la Terrasse	1	2	18	Peu cité

Tableau de Degré de Reconnaissance patrimoniale (par le groupe enquêté) des éléments cités au Fret
Phot. Lénéaig L'Aot
IVR53_20072908837NUC



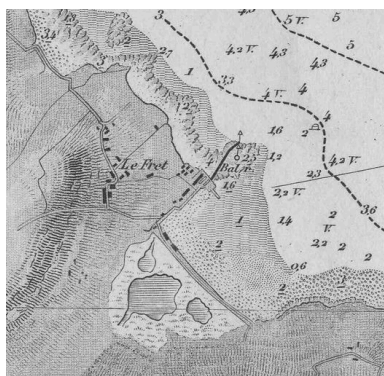
Eléments patrimoniaux à conserver au Fret d'après le groupe enquêté (voir annexe 4)
Phot. Lénéaig L'Aot
IVR53_20072908835NUC



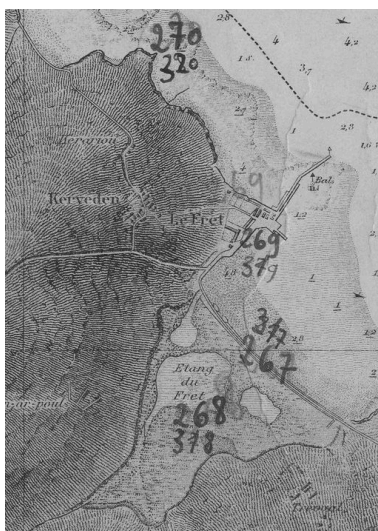
Les enjeux de gestion dans l'écart du Fret (voir annexe 5)
Phot. Guillaume Marie
IVR53_20072908856NUC



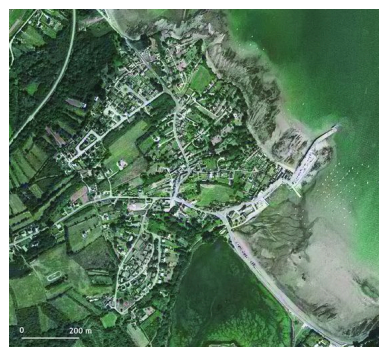
Cadastre du Fret de 1831
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20062908592NUC



Carte du Fret en 1934
Repro. Guillaume Marie,
Phot. Auteur inconnu
IVR53_20082908365NUC



Carte du Fret en 1948
Repro. Guillaume Marie, Phot.
Service hydrologique de la Marine
IVR53_20082908366NUC



Vue générale du hameau du Fret
Phot. Ministère de l'Equipement,
Autr. Ministère de l'Equipement
IVR53_20072908843NUC



Front portuaire du
Fret en 1904 ou 1906
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908848NUC



Front portuaire du Fret
au début du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908853NUC



Front portuaire du Fret
au début du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908854NUC



Café-hôtel de la Terrasse, Grand
Hotel de Morgat, entrepôt
de coquilles et cale du Fret
au début du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz,
Autr. Marie-Françoise Bonneau
IVR53_20062908522NUC



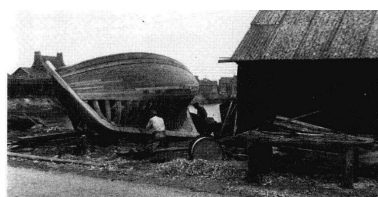
Café-hôtel La Terrasse
au début du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908852NUC



Tour Au retour de Morgat
au début du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908849NUC



Gare du Fret au début
du 20e siècle (?)
Repro. Florence Despretz



Chantier Belbeoch en 1950
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908850NUC



Le chantier Stipon en 1973
Repro. Florence Despretz
IVR53_20072908855NUC

IVR53_20072908851NUC



Vue générale du hameau du Fret
Phot. Clotilde Buhot
IVR53_20062908540NUCA



Cimetière de bateaux
sur le Sillon du Fret
Phot. Clotilde Buhot
IVR53_20062908595NUCA



Tour du fret
Phot. Françoise Péron
IVR53_20062908598NUCA



Habitations le long du quai du Fret
Phot. Clotilde Buhot
IVR53_20062908544NUCA



Maison Tertu
Phot. Clotilde Buhot
IVR53_20062908580NUCA



Maison ancienne du hameau du
Fret (sensiblement remaniée)
Phot. Françoise Péron
IVR53_20062908554NUCA



Chantier Stipon
Phot. Clotilde Buhot
IVR53_20062908517NUCA



Maison de villégiature du
hameau du Fret rue Tertu
Phot. Guillaume Marie
IVR53_20062908574NUCA



Puit avec en arrière-
plan le hameau du Fret
Phot. Françoise Péron
IVR53_20062908556NUCA

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Le patrimoine maritime culturel de la commune de Crozon (IA29004076) Bretagne, Finistère, Crozon

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Bassin submersible de décantation, aujourd'hui détruit, le Fret (Crozon) (IA29004190) Bretagne, Finistère, Crozon, le Fret

Caissons de l'anse du Fret (Crozon) (IA29004080) Bretagne, Finistère, Crozon, le Fret

Chaussée sur l'Estran (Crozon) (IA29004193) Bretagne, Finistère, Crozon, le Fret, Rostellec, Saint-Fiacre, île du Renard, Quélern, Lanvernazal

Front de mer résidentiel du Fret (Crozon) (IA29004081) Bretagne, Finistère, Crozon, Fret (le)

Front portuaire du Fret (Crozon) (IA29004079) Bretagne, Finistère, Crozon
Maisons de villégiature de l'entrée du Fret (Crozon) (IA29004104) Bretagne, Finistère, Crozon, le Fret
Quartier du Sillon, le Fret (Crozon) (IA29004078) Bretagne, Finistère, Crozon, le Fret

Auteur(s) du dossier : Julien Amghar, Françoise Péron

Copyright(s) : (c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS ; (c) Inventaire général

Schéma de classement des dossiers électroniques de l'écart du Fret

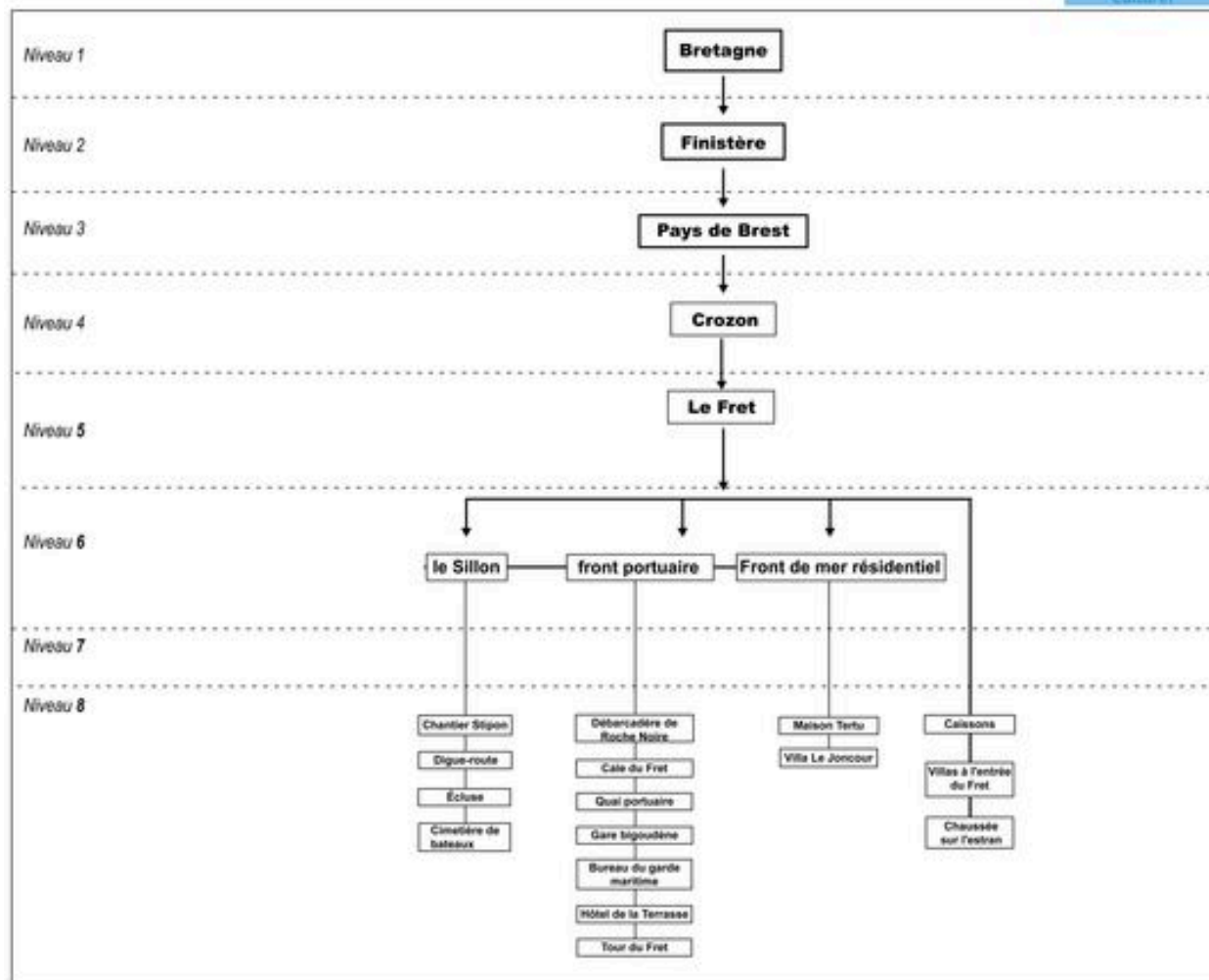


Schéma de classement des dossiers électroniques de l'écart du Fret (voir annexe 2)

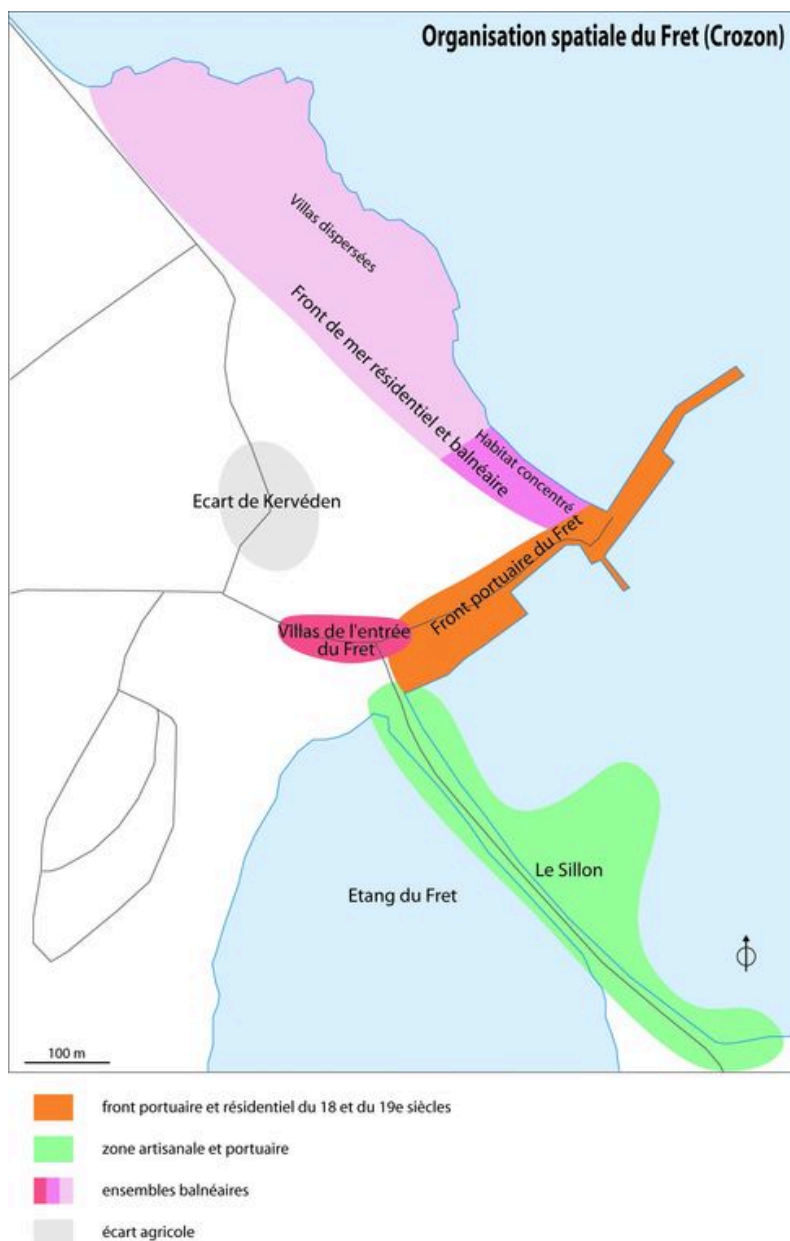
IVR53_20072908831NUC

Auteur de l'illustration : Guillaume Marie

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Organisation spatiale de l'écart du Fret (voir annexe 3)

IVR53_20072908846NUC

Auteur de l'illustration : Guillaume Marie

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation

Eléments	Nombre de questionnaire(s) dans le(s)quel(s) l'élément est cité	Pourcentage de personnes ayant cité l'élément dans un questionnaire	Rang	DREC
Chantier Stipon	38	76	1	Presque unanimement cité
Front portuaire	30	60	2	Souvent cité
Cimetière de bateaux	28	56	3	Souvent cité
Sillon	26	52	4	Souvent cité
Quai	20	40	5	Moyennement cité
Gare Bigoudène	20	40	5	Moyennement cité
Tour	20	40	5	Moyennement cité
Débarcadère Roche Noire	19	38	8	Moyennement cité
Cale	15	30	9	Moyennement cité
Ecluse	14	28	10	Moyennement cité
Digue-route du Sillon	11	22	11	Peu cité
Maison Tertu	9	18	12	Peu cité
Bureau garde Maritime	7	14	13	Peu cité
Bassin de décantation	5	10	14	Peu cité
Etablissement Kerbrat	4	8	15	Peu cité
Front de mer résidentiel	3	6	16	Peu cité
Caissons	2	4	17	Peu cité
Hôtel de la Terrasse	1	2	18	Peu cité

Tableau de Degré de Reconnaissance patrimoniale (par le groupe enquêté) des éléments cités au Fret

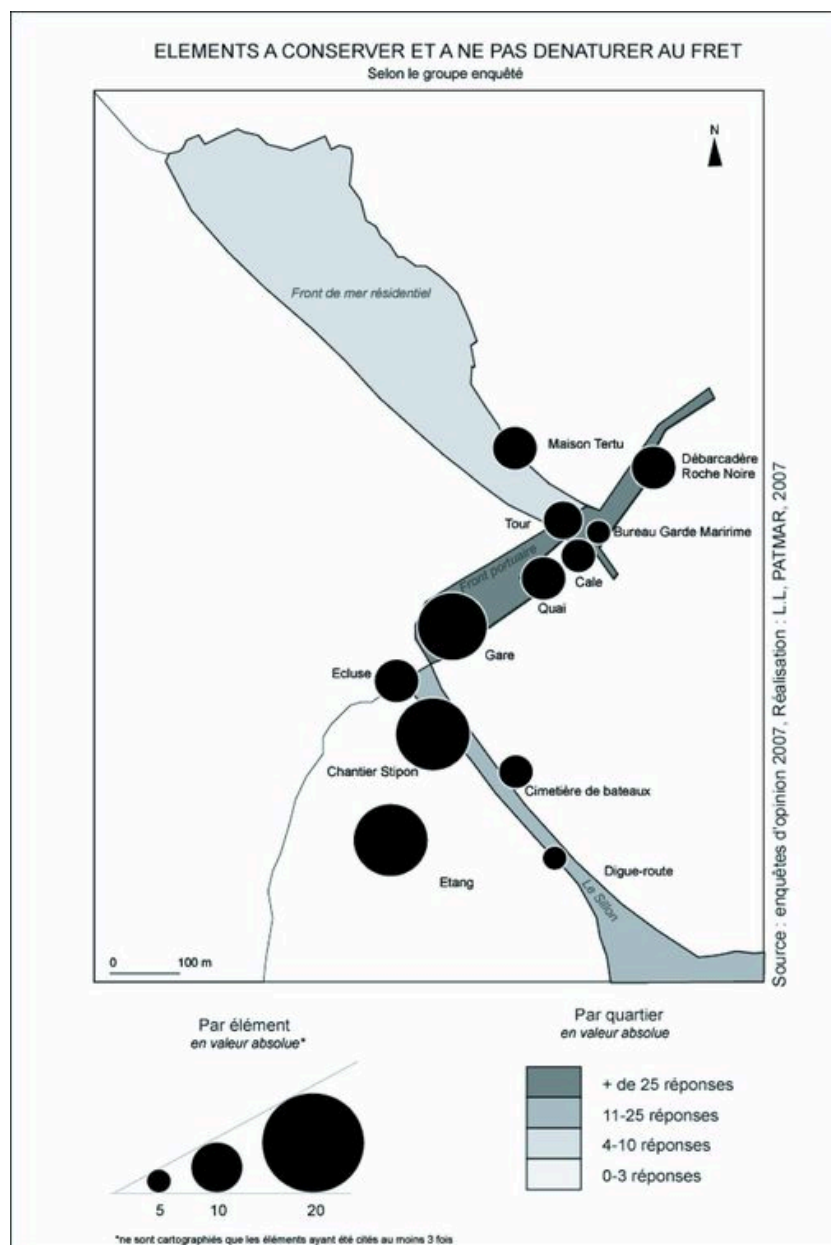
IVR53_20072908837NUC

Auteur de l'illustration : Lénaïg L'Aot

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Eléments patrimoniaux à conserver au Fret d'après le groupe enquêté (voir annexe 4)

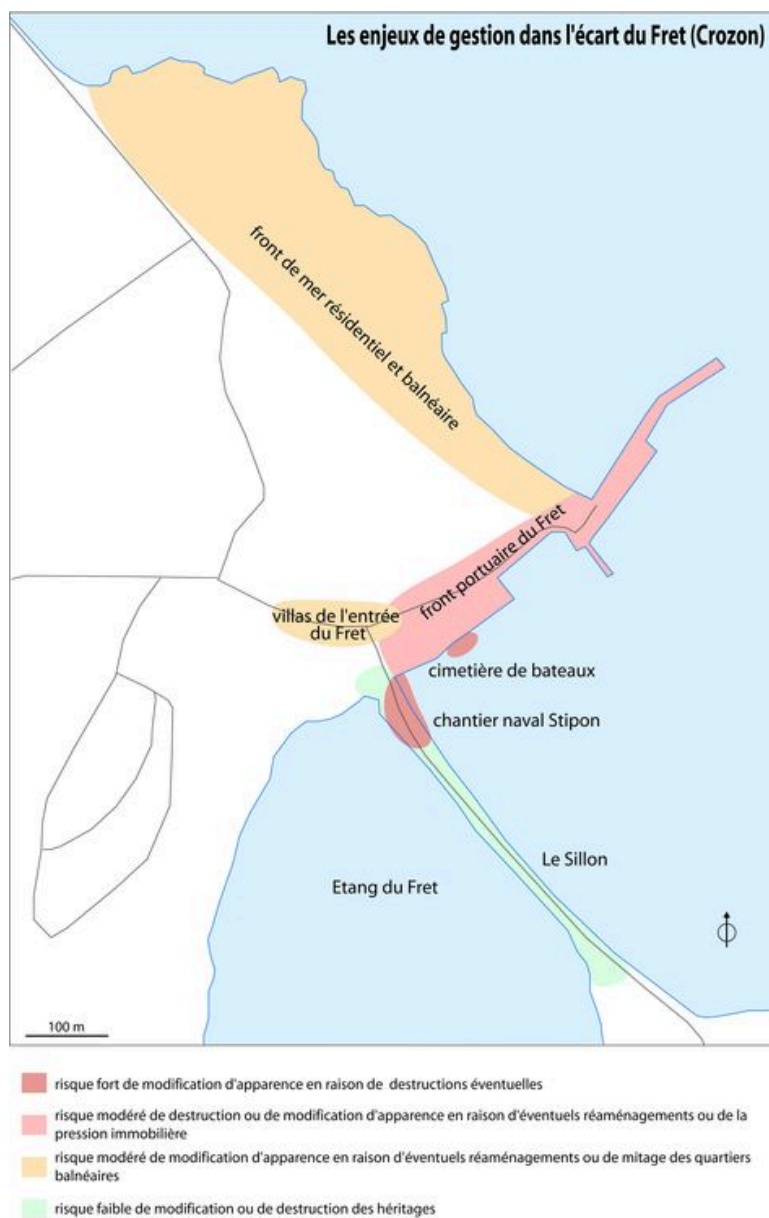
IVR53_20072908835NUC

Auteur de l'illustration : Lénaïg L'Aot

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Les enjeux de gestion dans l'écart du Fret (voir annexe 5)

IVR53_20072908856NUC

Auteur de l'illustration : Guillaume Marie

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cadastre du Fret de 1831

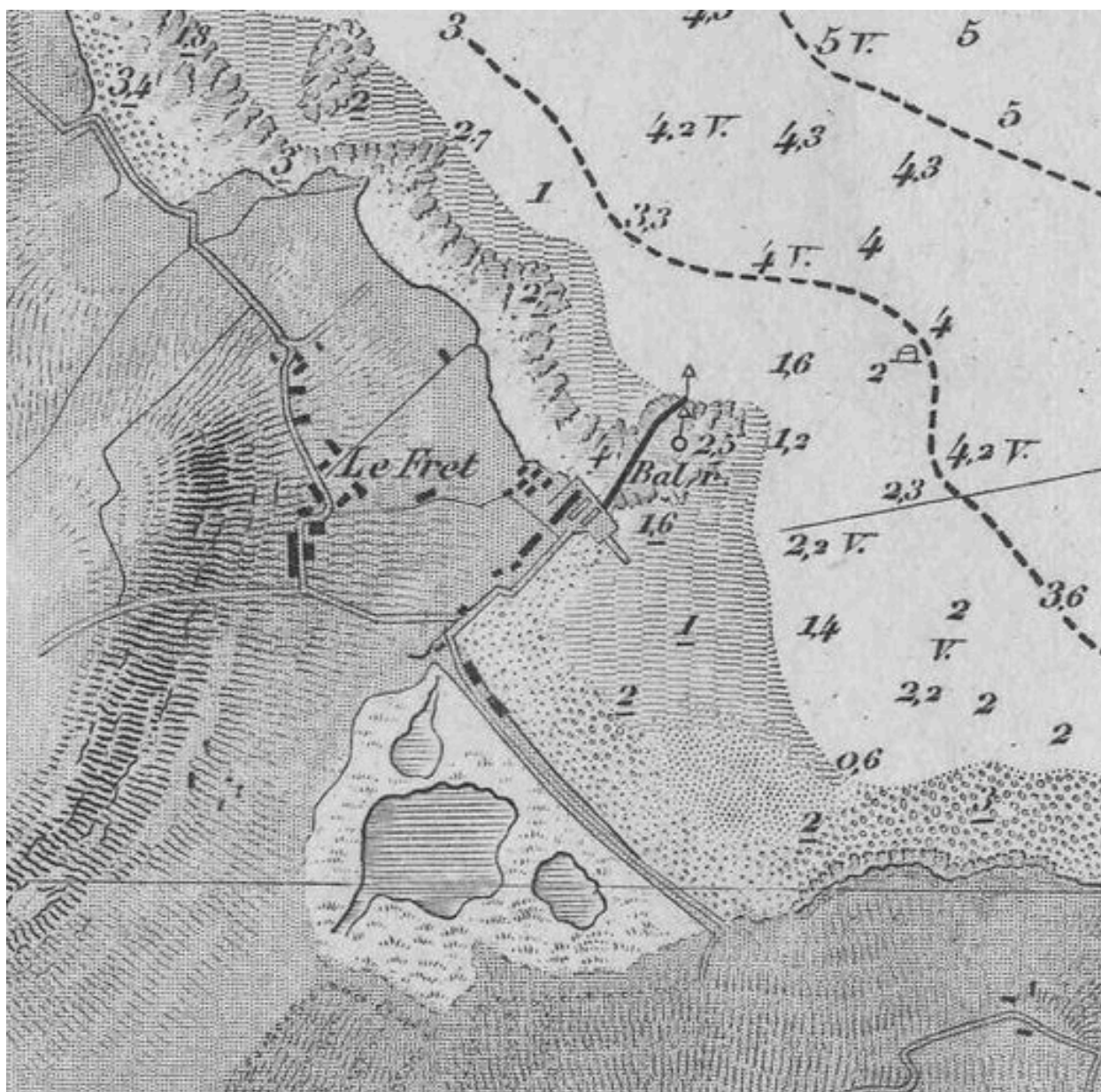
IVR53_20062908592NUC

Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ;

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Carte du Fret en 1934

Référence du document reproduit :

- Extrait de 'Rade de Brest', Paris : Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, levée en 1877, 1880, 7e édition 1934, n° 3799 (G).
Laboratoire Géomer : Non coté

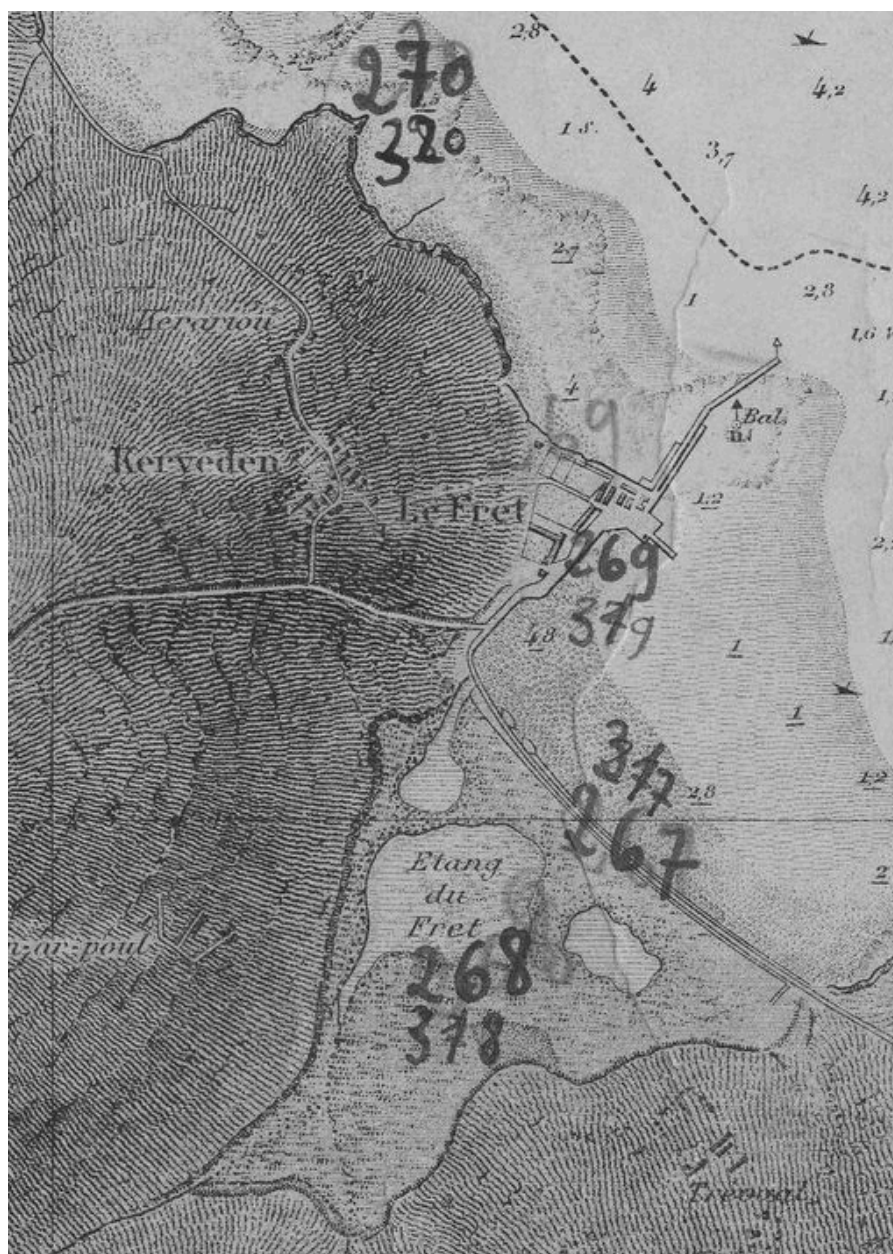
IVR53_20082908365NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guillaume Marie, Auteur de l'illustration : Auteur inconnu

Technique de relevé : relevé manuel ; Échelle : 1/28800.

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Carte du Fret en 1948

Référence du document reproduit :

- Extrait de 'Partie Ouest de la Rade de Brest', Paris : Service hydrologique de la Marine, levée en 1877, 1918, 4e édition 1948, n° 5497.
Laboratoire Géomer : Non coté

IVR53_20082908366NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Guillaume Marie, Auteur de l'illustration : Service hydrologique de la Marine
Technique de relevé : relevé manuel ; Échelle : 1/14400.

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du hameau du Fret

IVR53_20072908843NUC

Auteur de l'illustration : Ministère de l'Équipement

Auteur du document reproduit : Ministère de l'Équipement

Technique de relevé : relevé photogrammétrique ;

(c) Ministère de l'Équipement

reproduction interdite



Front portuaire du Fret en 1904 ou 1906

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908848NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Front portuaire du Fret au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908853NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Desprez

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Front portuaire du Fret au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

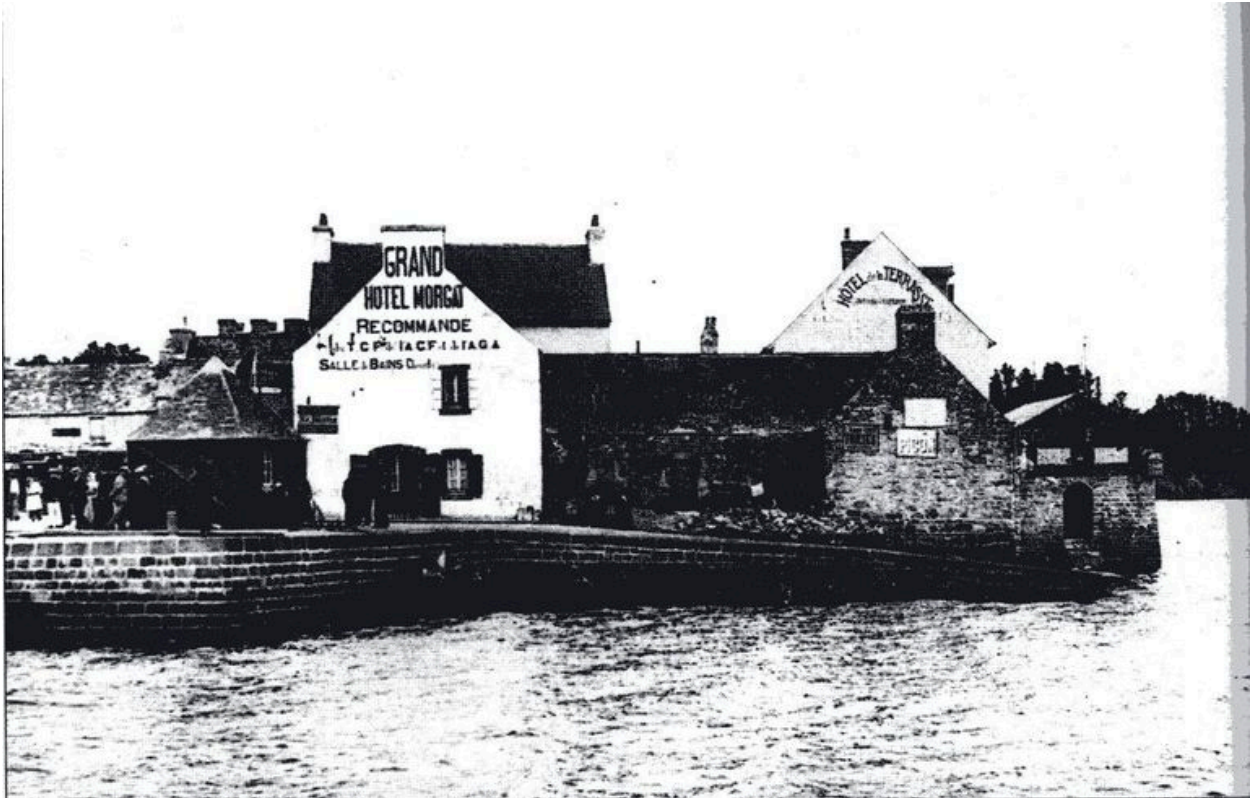
- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908854NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Café-hôtel de la Terrasse, Grand Hotel de Morgat, entrepôt de coquilles et cale du Fret au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20062908522NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

Auteur du document reproduit : Marie-Françoise Bonneau

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction interdite



Café-hôtel La Terrasse au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908852NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Tour Au retour de Morgat au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908849NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Gare du Fret au début du 20e siècle (?)

Référence du document reproduit :

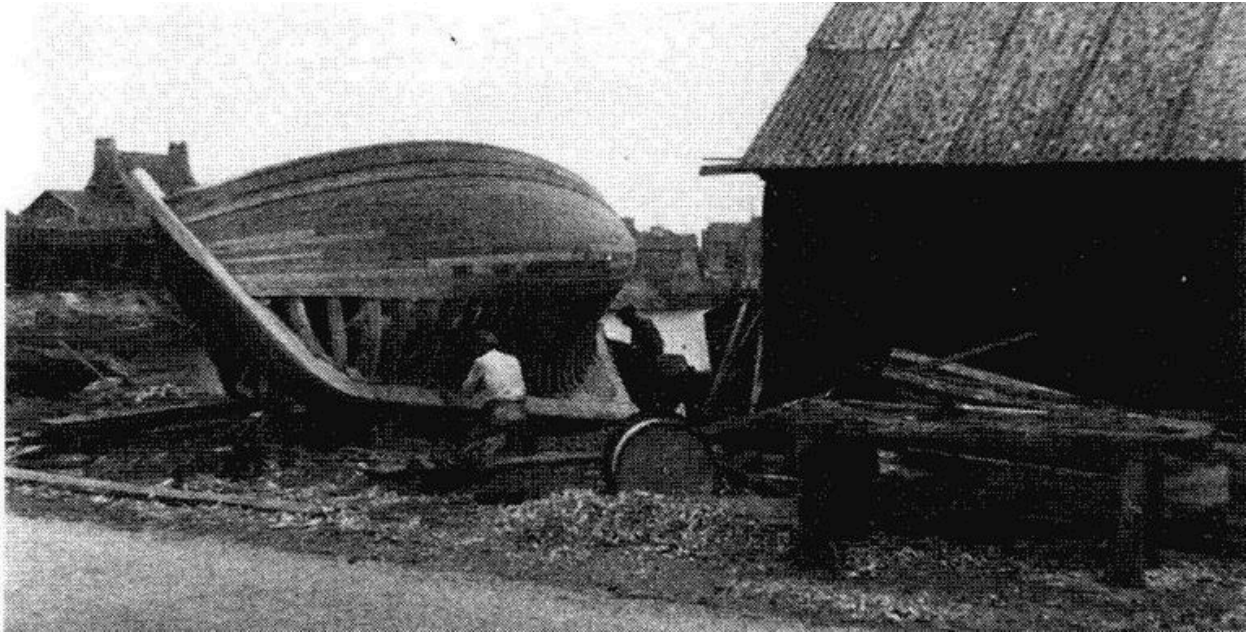
- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908851NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Chantier Belbeoch en 1950

Référence du document reproduit :

- Dans : ' Le Port du Fret, de 1845 à nos jours'/Marie-Françoise Bonneau, Spézet : Keltia Graphic, 1995, 79 p.

IVR53_20072908850NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Le chantier Stipon en 1973

Référence du document reproduit :

- Dans : ' La construction navale : une activité prestigieuse en Presqu'île'/Loïc Chantereau, Crozon : Le Presqu'îlien, numéro spécial Des bateaux et des Hommes, n°77, 2000, p. 6.

IVR53_20072908855NUC

Auteur de l'illustration (reproduction) : Florence Despretz

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Vue générale du hameau du Fret

IVR53_20062908540NUCA

Auteur de l'illustration : Clotilde Buhot

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Cimetière de bateaux sur le Sillon du Fret

IVR53_20062908595NUCA

Auteur de l'illustration : Clotilde Buhot

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Tour du fret

IVR53_20062908598NUCA

Auteur de l'illustration : Françoise Péron

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Habitations le long du quai du Fret

IVR53_20062908544NUCA

Auteur de l'illustration : Clotilde Buhot

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison Tertu

IVR53_20062908580NUCA

Auteur de l'illustration : Clotilde Buhot

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison ancienne du hameau du Fret (sensiblement remaniée)

IVR53_20062908554NUCA

Auteur de l'illustration : Françoise Péron

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Chantier Stipon

IVR53_20062908517NUCA

Auteur de l'illustration : Clotilde Buhot

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Maison de villégiature du hameau du Fret rue Tertu

IVR53_20062908574NUCA

Auteur de l'illustration : Guillaume Marie

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



Puit avec en arrière-plan le hameau du Fret

IVR53_20062908556NUCA

Auteur de l'illustration : Françoise Péron

(c) Laboratoire GÉOMER, UMR LETG 6554 - CNRS

reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation